

Les Cahiers de droit



François-Michel SCHROEDER, *Le nouveau style judiciaire*, Paris, Dalloz, 1978, 165 p., 42FF, ISBN 2-247-00002-9, Collection « Méthodes du droit ».

Denis Le May

Volume 20, numéro 3, 1979

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/042340ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/042340ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (imprimé)

1918-8218 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Le May, D. (1979). Compte rendu de [François-Michel SCHROEDER, *Le nouveau style judiciaire*, Paris, Dalloz, 1978, 165 p., 42FF, ISBN 2-247-00002-9, Collection « Méthodes du droit ».] *Les Cahiers de droit*, 20(3), 658–659.
<https://doi.org/10.7202/042340ar>

François-Michel SCHROEDER, *Le nouveau style judiciaire*, Paris, Dalloz, 1978, 165 p., 42FF, ISBN 2-247-00002-9, Collection « Méthodes du droit ».

L'auteur, maître de Conférences à l'École Nationale de la Magistrature, nous livre une somme de réflexion et d'expériences sur la construction et la présentation d'un jugement en matière civile en France. Loin de se limiter à l'aspect rédaction, l'ouvrage constitue du même souffle un véritable précis de logique juridique.

Une première partie aborde les nouvelles règles de composition du jugement dont le contenu obéit aux articles 454 et 455 du nouveau *Code de procédure civile*. Plus importantes encore, les règles non écrites viennent compléter le fond et permettent d'atteindre l'objectif: que la décision de justice soit compréhensible par le justiciable. La justice, faut-il le rappeler, est un service public et se doit d'être au service du public (p. 5). L'effort de simplification est, en particulier, redevable aux travaux et interventions de la Commission de modernisation du langage judiciaire, formée à la Chancellerie.

Pour mieux faire comprendre la tâche entreprise on comparera la présentation classique et la présentation moderne sous l'angle respectif (1) de l'en-tête (2) des motifs (3) du dispositif. Il faut voir les nombreux exemples donnés par l'auteur pour mesurer la valeur et le succès de l'effort de simplification entrepris. La nouvelle philosophie, c'est que le jugement doit refléter l'évolution de la pensée du tribunal jusqu'à la décision (p. 28). En conséquence le style sera « neutre et narratif » à l'origine, où l'on résume les faits, pour devenir « démonstratif et affirmatif » lorsqu'il exprime la pensée du rédacteur (*Ibid.*). De là à supprimer les « attendu que... » à l'étape narrative, le pas est franchi. On fait ressortir plus distinctement l'exposé du litige et les motifs du jugement.

La deuxième partie est consacrée à la dialectique et à la logique juridique. Un bref chapitre compare d'abord les méthodes des juges britanniques et français: pour le juge

français tout *obiter dictum* est à proscrire (p. 64); la décision du juge anglais est souvent un cours de droit, truffé de généralités. L'auteur examine le pour et le contre de l'opinion dissidente pour ne pas la recommander, à tout le moins en cassation. Vient ensuite une partie, la plus intéressante à notre avis, exprimant ce qu'il faut savoir de la logique judiciaire. Tout d'abord, que le syllogisme est courant. Mais il faut éviter de « faire dégénérer le droit en une routine stérile » et, sans tomber dans le subjectivisme, envisager une « méthode de réalisation du droit » (p. 77) c'est-à-dire une « tentative de penser un cas particulier comme contenu dans une règle de droit et la constatation du résultat positif ou négatif de la recherche » (H. Motulski, *Principe d'une réalisation méthodique du droit privé*.)

La suite du texte étudie comment le juge construit son argumentation et devient un précis de *logique pratique* comme en témoigne l'énumération partielle des rubriques suivantes: l'équité, le bon sens, la qualification, l'interprétation, l'argumentation; autant de critères d'élaboration et de contrôle de la décision. Un écho et un complément (l'aspect « appliqué ») à l'admirable *Logique juridique. Nouvelle rhétorique* de C. Perelman, paru dans la même collection.

Une troisième partie, beaucoup plus courte, traite du vocabulaire à employer et à ne pas employer. On y traite également de la dignité, de l'efficacité et de l'élégance du langage.

En résumé, voilà trois ouvrages en un seul, une synthèse de maître, qui rappelle avec à-propos la relation fondamentale entre le langage et la logique. Recommandé pour la magistrature, les enseignants, les sociologues du droit et, bien sûr, pour les praticiens qui y apprendront à emporter la conviction du juge par une argumentation mieux articulée.

Souhaitons, pour une édition ultérieure: 1) l'élargissement des conseils de rédaction à l'ensemble des actes juridiques 2) une bibliographie analytique et systématique des ouvrages disponibles en français sur le

langage et la logique du droit 3) une traduction en anglais qui inviterait les juristes de *common law* à discuter ces problèmes. Bien peu à ajouter, somme toute, par rapport à l'œuvre déjà accomplie.

Denis LEMAY

Jean-Pierre Tosi, *L'affrètement aérien*, L.G.D.J., 1977. Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, tome XX, 463 p.

Faut-il ajouter un chapitre sur l'affrètement aérien dans le projet de Code civil de l'ORCC? C'est une question qu'on peut se poser en abordant l'ouvrage de J.P. Tosi.

Le « transport aérien de masse à bas prix » (p. 1) évoque pour le profane les vols « *charter* ». Depuis la mise en œuvre d'avions commerciaux à grande capacité, l'affrètement est aussi, de façon moins connue, un moyen de collaboration entre les compagnies. L'auteur organise son étude autour de ces deux fonctions irréductibles à l'unité de l'affrètement aérien.

Il s'interroge sur la nature juridique du contrat en droit aérien français (p. 20) et, ce qui est d'intérêt plus général, en droit international (p. 22). Il utilise en outre la méthode comparative pour trouver des réponses aux questions laissées en suspens par une doctrine peu abondante, sauf en Italie à cause du *Code de la navigation* de 1942, et en Amérique du Sud. De plus comme l'initiative du développement des charters vient des États-Unis, l'auteur est amené à étudier la réglementation et par conséquent la jurisprudence américaines.

Outre le droit international et le droit comparé, l'ouvrage touche au droit économique et intéresse par conséquent le privatiste et le publiciste (p. 3 et 220).

L'apport du droit maritime à l'étude de l'affrètement aérien est relativement faible. Certes l'affrètement est spécifiquement maritime (p. 17) et la notion a une « unité profonde » dans le fait qu'un propriétaire

ou un exploitant met un moyen de transport à la disposition d'un tiers (p. 4).

Mais le contexte technique et économique est fondamentalement différent en droit aérien. Alors que le droit maritime confère aux transporteurs et aux chargeurs une liberté contractuelle à ce point exacerbée qu'elle comporte même des dérogations aux lois protectrices de la concurrence (S.R.C. 1970, 1^{er} Supp. c. 39 et projet de loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, bill S-6, 1^{re} lecture, 8 novembre 1978), le droit aérien ignore totalement le principe du *free flow of shipping* et soumet le transport par air à une réglementation poussée (p. 5 et 105).

Tandis que la loi française de 1966 modernise le droit de l'affrètement et du transport maritime en systématisant la notion anglaise de *demise of the ship* (p. 6), le code de l'aviation civile français s'en tient toujours à la notion de location d'aéronef héritée de la loi de 1924. Au Québec, le projet de Code civil passe sous silence l'affrètement aérien alors qu'il rénove les règles de l'affrètement maritime. Ce parallèle dans l'absence d'évolution législative en matière aérienne dans les deux pays s'explique par l'imprécision du statut de l'affrètement aérien, qui n'a aucun contenu précis (p. 18), aucune réalité juridique précise (p. 2).

Pour sortir du stade des vagues analogies où l'on se cantonnait avant lui, l'auteur dégage le statut de l'affrètement aérien du champ d'attraction du droit maritime (p. 19). Mais le bilan du droit aérien est maigre car on a toujours renoncé à définir l'affrètement aérien, de façon à éviter de laisser échapper des situations dans une matière en constante évolution (p. 23); et l'on s'est contenté de quelques dispositions en matière de responsabilité civile, devant l'incapacité de mettre au point une convention internationale relative à l'affrètement et à la location d'aéronef, à Guadalajara, en 1961 (p. 28).

Aussi la matière réside encore entièrement dans les contrats d'affrètement conclus dans la pratique. C'est de l'examen de